

Laurinkostersällskapet

I detta nummer fortsätter vår resa från nr 89 med "Miss My jorden runt", den spännande berättelsen av Åke Somnell.

Hamnen har en modern travel-lift som långsamt och försiktigt lyfter Miss My upp på en improviserad uppalning. Alldeles bakom finns en 100 meter hög bergvägg, där man håller på med sprängningsarbeten så att stenar haglar i närheten. Ingen träffar dock någon av de 15 båtar som ligger upptagna i området - så vitt vi kan se.

"Missen" får sin skönhetsbehandling - tvätt och vaxning, bottenmålning och försök att tätas med thioflex vid propellergenomföringen. Målningen görs med VC 17M - första försöket med denna färg, som verkar fastna bra.

Innan vi lämnar Radazul hinner vi med ett en busstur till och ett "turistbesök" i Santa Cruz. Vi finner staden rörig och just mycket turistinriktad. Vi har tänkt oss Los Cristianos som hamn för slutlig proviantering, men blir varnade av några personer i hamnen - mycket stölder förekommer. Till och med hela båtar har försvunnit då besättningen varit i land. Vi hittar emellertid inget bra alternativ, så vi tar risken!

Nu börjar vi bli bortskämda med vädret - vaknar varje morgon och finner att solen skiner och att det oftast är vindstilla eller möjligen en svag nordostvind. Vi har hittills seglat lite "otåligt", dvs med inriktning att komma fort till målet och senare tid, slippa komma fram i mörker. Detta har inneburit mycket motorgång men från och med nu skall vi ta det lugnare och segla mera. Vi har ju gott om tid...

Vi lämnar Radazul fredag 1 november. Vi går uteder Teneriffas ostkust. Landet är bergigt och till synes torrt. Liksom på Gran Canaria finns det en del småvulkaner nära land. Inne på ön tronar Teide i sitt majestät. Ovanligt nog möts vi av frisk sydvästvind och gnetar oss runt udden Punta de Abons med fyr. Vi kommer in i Los Cristianos före mörkrets

inbrott men inte utan schabbel. Vi använder plätten vid ankningen och den fastnar i en kätting. Först dagen efter lyckas vi köra oss loss.

Vi fortsätter att ligga på svaj och vi är inte ensamma, ett 20-tal långseglare ligger också här. Enbart ett fåtal syns vid kaj, kan det vara snacket om stöldriskan som skrämmer?



Alu Baba har anlänt under natten och Rakita kommer in under dagen efter oss. Per är nu tillbaka på Alu Baba och han kommer över till oss en stund.

En livlig chartertrafik förekommer i området och att turistverksamheten håller på att blomstra märks också, inte minst på all byggnation. Såväl stora hotellkomplex som bostadshus är under uppförande. Vi får veta att här råder "svenska" priser. En trerumslägenhet kostar cirka 300 000 SEK. Våldsamt tycker vi...

Jag prövar radion och får fin kontakt med Lennart ZI på 21 MHz, vad som också kallas 15-metersbandet. En "svensk" bryter in mycket starkt men med en spansk stationssignal, EC8AJI. Han heter Julio Minaya, har svensk sjuksköterskeutbildning och är nu medicinsk föreståndare på "Vintersol", ett svenskt rehabiliteringssjukhus för rörelsehindrade som ligger nära Los Cristianos. Vi blir inbjudna till ett besök.

Det är söndag 3 november. Vi tar "Lill-My" in till kajen och tar en svalkande öl. Därefter en promenad till Vintersol, där Julio visar oss omkring. Och ser man på, vi har båda bekanta bland gästerna. Birgit träffar på Ulla Forsgren - en klasskamrat från Luleå. Hon är kurator på

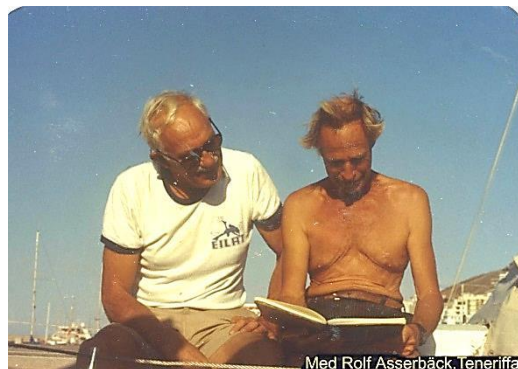
universitetssjukhuset i Linköping men är rullstolsbunden och behöver själv vård emellanåt för en gammal olycksskada. Det blir ett glatt återseende! Åke träffar på en bekant från Flygstaben, Lennart Olander – stabsredaktör som drabbats av MS. Han uppskattar besöket och vi har ett långt samtal. Det bestäms att vi skall återkomma för att berätta och visa bilder från vår seglats.

Återkomna till båten får vi besök av en verklig salting; Rolf Asserbäck. Troligen Sveriges mesta ensamseglare. Rolf är en gammal byggbranschman från Göteborg. Han berättar att han haft stora framgångar men att en nedgångsperiod inom branschen bringat hans företag till konkurs. Rolf hade valt att lämna alltsammans därhemma. Han tog sin Vindöbåt och gav sig ut på världshaven där han nu kuskat runt likt en flygande holländare sedan 1973. Vi har ett långt samtal och får massor av information om segling och platser. Så mycket att det nog måste repeteras eller spelas in på band.

Rolf berättar att han tappat masten fyra gånger men att han ändå inte har speciellt stor respekt för havet. Helt säkert är det hans stora erfarenhet som får honom att uttrycka sig på det sättet, han vet nu hur han skall undvika de stora farorna. Vi talar en del om hur man klarar sin hälsa och undviker sjukdomar till sjöss. Rolf verkar själv spänstig för sin ålder. Vi frågar inte, men han bör vara kring de 65. Han berättar dock att han lider av ischias och haft besvär med att skinnet torkat och flagnat på händer och fötter. Problem som jag själv fortfarande känner av! Sådant botar man med C-vitamin säger Rolf, liksom att AD-vitaminer ger fin hud och dessutom förbättrar mörker-seendet. Jag börjar direkt med en C-vitamin-tablett...

Vi besöker Svenska Kyrkan på söndagskvällen med gudstjänst och kyrkkaffe. Här möter vi ytterligare ett antal svenskar i församlingen, t ex besättningen på "New Life" med hemmahamn Karlshamn. Birger Karlsson, slöjdlärare från Väckelsång, har designat och byggt båten. De är på väg till Seattle för att sälja den. Många talar om att sälja i USA och kanske är det en marknad där för svenska båtar.

Jag frågar Birgit: "Ska vi också sälja Miss My?" "Ånej", säger Birgit – och jag håller med.



Den 10 november ligger vi fortfarande på svaj i Los Christianos. Rolf äter middag hos oss och fortsätter "undervisningen" om långsegling. Vi blir i vår tur, bjudna till Rolf på lapskojs. Han har problem med sin pensionsförsäkring, har blivit skönstaxerad och kronofogden i Göteborg har snott pensionen. Rolf har fått rådet att komma hem för att klara ut krånglet, men han har nu inte ens pengar för en hemresa. Hans uppfattning om trångsynta byråkrater är knappast lämpad för tryck! Jag hjälper Rolf med att författa ett brev till kronofogden, som ganska detaljrikt redogör för omständligheterna. (Det visar sig så småningom att det hjälpte och Rolf får tillbaka pensionen).

En kväll i veckan är vi åter på Vintersol. Vi blir bjudna på middag och berättar om, och visar bilder från vår segling. Vi visar också upp en del av den utrustning som vi använder oss av t ex sextant, radiopejl och en del sjökort. Det hela är tydligt uppskattat och vi får en del minnessaker med från Vintersol. Tillsammans med Lennart Olander skriver jag ett vykort till pensionerade generalen Ingvar Berg, som Lennart brevväxlar med. Berg var en gång min flottiljchef och jag har flugit tillsammans med honom åtskilliga gånger.

Det närmar sig dags för avfärd och vi kompletterar provianten. Ett problem uppstår – vatten! Servicen i hamnen är allmänt sett usel och vatten är tydligen en bristvara. En dag när vi ska fylla en dunk från kranen på kajen, kommer en man och helt sonika stänger av. Vi bestämmer oss för att, likt Columbus, gå till ön La Gomera för att bunkra vatten och frukt. Det har blåst ganska ordentligt här de senaste

dagarna, en nordvästvind upp till 15 m/s som medför rödbrun sand från Sahara och smutsar ner. Det är betydligt lugnare längre söderut, där förhoppningsvis passaden härskar.

Det är nu fredag den 15 november och vi lämnar Los Christianos efter att ha sagt hej till Rolf. Jag skriver en limerick i hans dagbok:

*Långseglar-Rolf ifrån Götet
tänkte när stormarna bröt ett
par master på raken
"jag klarar den saken
men ej byråkrat bakom flötet"*

Vi har en färd över till San Sebastian på La Gomera som är minst sagt omväxlande, från närmast stiltje till kuling i byarna. Det är typiskt kalluftsmasseväder och vi är blöta och frusna när vi efter en sjutimmarstripp ankrar upp. Vi tar till ordentligt: "Bruce med plätt" och Danfort. Här ligger cirka 10 seglare på svaj, alla med ankare enbart från fören. Detta till skillnad mot Los Christianos. Där var det ankare i båda ändar, vilket ju betydde en himla många tampar kors och tvärs i trängseln. Många, inklusive vi, trasslade in oss.....!

Lördagen kommer med fortsatt kraftiga byar. Danfortankaret släpper så jag ror ut det på nytt. Vi kommer otrevligt nära en annan båt och tar om hela proceduren med ankring. Vi tar oss in till kaj för att lokalisera hur man får vatten och 25 liter i dunk går bra. Men för en fullständig tankning måste man gå in till färjehamnen. Dit kommer man överhuvud taget inte på helgen. På måndag alltså, sedan "monstret" lämnat terminalen.

Vi möter Anders och Lillan från Västervik som seglar en OE-32. De är modiga och sticker iväg på lördagen, det rullar våldsamt därute. Men de får i alla fall en riktig raketstart. Lite mer problem skall vi förstås ha! En kastby välter omkull "Lilla My", som med utombordaren är bunden vid "Missen". Motorn sitter kvar men är saltvattendränk och det är bra, som Birgit uttrycker det. Vi tömmer tanken och spolar cylindern med oljeblandad bensin några gånger.

Den hostar ett par gånger och startar sedan snällt. Söndagen ägnas åt småpyssel, stickning och radiosnack med kompisarna hemmavid.

Även om vi har det en smula svalt är det ändå inte som hemma i "Snödala"! Vi går iland och tar en promenad några kilometer uppåt dalgången. På La Gomera kommunicerar man över dalarna meddelst visslingar, åtminstone gjorde man det förr. Vi lyssnar men hör inte andra pip än de som kommer från en massa småfåglar.

Så är det måndag och vi skall äntligen få vårt vatten. Vi går in sedan färjan lämnat klockan 08.15. Men det är inte så enkelt – först måste vi inhämta tillstånd från den militära hamnmyndigheten och därefter till "City Hall" för att ordna med de praktiska detaljerna med tankningen. Nix, det går inte idag – kom igen mañana! Vi går missmodiga tillbaka och ser då en vattenkran med tillhörande slang som ligger vid kajkanten. Vi flyttar lite på Miss My och så är det bara att vrida på kran och vi får i 240 liter svalt och fint vatten!

Glada i hågen beger vi oss upp i stan för de sista kompletteringarna: grönsaker, batterier, schacklar, lite diesel och bensin, whisky och lite annat för att göra oss av med de sista pesetas vi har kvar.

Allt är stuvat och klart klockan 18.00 så vi vinkar "hej - och vi ses i Västindien" till dem som ännu ligger kvar. St Barth nästa – 2800 sjömil bort!



Fortsättning följer i kommande nummer.

Nedan följer lite info om vad styrelsen hittills kommit fram till behöver göras. Efter årsmötet 2016, där de fick uppgiften att se över möjligheterna att sänka kostnaderna för distributionen av Bladet. Samtidigt med det så har de också sett över möjligheten att utöka användandet av hemsidan för medlemmarna.

- Hemsidan kommer att uppdateras pö om pö. Den ska kunna fungera både som uppslagsverk, ge tips och råd, chatt och arkiv. Självklart ska bilder och filmer från träffar mm rymmas där också!
- Under fliken Medlemsinfo ska det finnas ett medlemsregister, Bladet, protokoll och möjlighet att beställa standart. Därför får alla medlemmar logga in där. Password är:

Seglarna

Seglarna

- En stor uppgift för alla medlemmar är att vid alla tillfällen ragga fler medlemmar till sällskapet. Därför har vi i detta nummer med en bild på sista sidan, som var och en kan kopiera och sedan medföra vid seglingar och alla tillfällen där ägare till Laurinbåtar/nya medlemmar kan antas delta. Affischer att kunna sättas upp vid gästhamnar i sommar ska också tryckas.
- Ordförande undersöker möjligheterna att få annonsera Laurinsällskapet gratis i t ex Kryssarklubbens- & Oceanseglarnas tidningar samt Trossen.
- Alla medlemmar ombeds skicka sina aktuella e-postadresser till ordförande och redaktören. Meddela samtidigt om du vill ha Bladet digitalt. Det sänker sällskapets kostnader. E-postadresser finns på första sidans fotnot.

På årsmötet i december 2016 så fick Fredrik Ekström uppdraget att ta reda på om vi, på sommarträffen som bestämdes till 8 juli 2017, skulle kunna få göra ett besök på Rosättra Båttvarv i Vätösund. Det visar sig att vi är välkomna men att de gärna vill veta hur många båtar som kommer. Den äldre generationens båtbyggare kommer att ta hand om oss och berätta om båtbyggandet av Laurinkonstrar.

Håll utkik - vi återkommer om anmälan på hemsidan!

Förresten – läs vår nye ordförande Håkan Lundgrens presentation av sig själv, på hemsidan!



Det ser skönt och fridfullt ut! Vi längtar nog alla efter seglingssäsongen!

Här fortsätter berättelsen om s/y Svinga av Fredrik Ekstöm

Kutterflock/ hårdvädersflock

I Svingas segelgarderob ingick en kryssflock som fördes på ett löstagbart förstag. Detta förstag satt upptill monterat en knapp meter från masttoppen, medan däcksbeslaget satt i akterkant av kättingboxen. Det visade sig emellertid att detta segel inte gav tillräckligt driv i annat än hårdvind. Då seglet inte heller fungerade som kutterflock, då dess övre fästpunkt var för högt uppe för ändamålet, forkortade jag detta stag. Riggen var från början försedd med beslag för ett kutterstag och barduner, monterade någon meter ovanför vant-spridarna. Jag kapade nu det gamla flockstaget att passa för ett löstagbart kutterstag som nedtill fästs i ett röstjärn vid förstäven. Det är nu nästan exakt samma lutning på kutterstag och förstag. För att stabilisera riggen att ta upp de krafter som uppstår, då man för revat storsegel i kombination med kutterflock i hårdvind, kompletterade jag riggen med mellanvant och flyttbara barduner, som alla är monterade i höjd med kutterstaget på masten (de facto ett par dm ovanför). Svingas sålunda modifierade riggtyp finner sin motsvarighet i vissa av de Colin Archer-influerade Hans Christian-kuttrarna. Kryssflocken skars om för att passa till detta nya upplägg.



Kryssflocken hissad på det nya kutterstaget. Går seglet att skära om för ändamålet?

I hårdvind kan man med fördel föra kutterflock och revat storsegel på alla bogar. Kutterflocken fungerar också i kombination med delvis revad rullgenua på sträckbog. Jag måste ännu experimentera med olika skotpunkter för att se om detta även kunde fungera hyfsat på kryssen. Ett problem vid skotningen av kutterflocken överlag är det främre undervantet som kommer i vägen. Då måste man ändra på dragningen av skotet, innanför eller utanför detta vant. Då jag går för enbart kutterflock som försegel, brukar jag straffa

ner genua-skoten runt förtöjningsknaparna på däck. Därmed stör inte genuaskoten kutterflocken. Sammantaget anser jag att kutterflocken är ett bra komplement, om man vill ha trygg och bekväm segling när det friskar i.



Svinga med modifierad rigg vid hembryggan på Långvik Båtklubb

Segling undanvind

På plattläns tycker jag Svinga faktiskt visar framfötterna i förhållande till andra båtar. Med spirad genua brukar hon verkligen löpa undan. Kombinationen av effektivt skotade stort storsegel och dito stor genua gör susen! (Den gamla spinnakern på 123 m² från en Cayenne 42, tillbringar alltså mesta tiden i sin påse!) På Svinga finns en lång skena i framkant av masten, så lång att spinnakerbommarna stuvas stående mot masten med ändbeslagen låsta i ett beslag på däck. Då jag höjde på riggen, genom att göra en högre mastfot, innebar detta att hela riggen, inklusive samtliga beslag, åkte 40 cm högre upp. Också ergonomiskt en verklig vinnare då vinschar och övriga beslag satt för lågt från början! De bägge spinnakerbommarna, den ena ett par decimeter längre än den andra, var ju anpassade till den ursprungliga förtriangeln med kortare peke. Det visade sig att skenan på masten redan från början hade dryga 10 cm extra spelrum. Därmed kunde jag kapa bägge bommar och ta en 50 cm lång rörstump från den kortare bommen till att förlänga den längre. Sålunda erhöll jag en spinnaker-/spirbom av lämplig längd till den förstorade förtriangeln. Jag brukar ha en av liftlinorna färdigt iskuren i nedre ändan på den längre spinnakerbommen. Då jag skall spira genuan brukar jag först rulla in genuan, sedan fira ner övre ändan av bommen längs masten till lämplig höjd och justera höjden av andra ändan med liften. Därpå är det bara att skära i lovert skot i bomnocken samt rulla ut och skota in

genuan i lovart. Om jag fört lovarts genuaskotvagn en bit föröver behöver jag inte ens nödvändigtvis rigga ett extra nedhal för bommen, ifall jag inte tycker att förhållandena kräver denna extra trygghet. Den lilla extra tid det nu tar att rulla in och ut genuan i manövern, kompenseras väl av att man slipper björnbrottningen med dragande skot och spinnakerbommen krampaktigt i famn. Det är ju inte heller så kul med en massa duk som smäller samtidigt runt örönen!

Gennaker/ Code 0 och motsvarande segel

Under sommarens högtrycksperioder brukar vi ju ofta "drabbas" av väldigt svaga vindar inte minst i de finländska skärgårdarna. När vindhastigheten sjunker till några futtiga m/s sacker Svingas rullgenua, som är sydd på beställning av Svingas tidigare ägare för färder på världshaven. Vid dessa tillfällen önskar jag att jag hade 70-talets genua 1, gärna version "Light Genoa" att tillgå. Men dagens svar på detta är väl de nya Code-seglen eller den lite bukigare gennakerversionen.

Jag modifierade slutligen Svingas förlängda peke så att jag nu fått en mycket stabil fästpunkt för en gennaker på rulle på behörigt avstånd, drygt ett par decimeter för om rullgenuan. Gennakerns rulle schaklas i övre änden på ett kraftigt flatjärn längst föröver.



Stegplattan är framtill urgröpt för att ge plats åt schacklet i vilket gennakerrullen fästs. Pulpittbågarna är bakåtsvepta så att genuan passerar lättare i slagen.

Seglet jag beställde är ett mellanting av ett segel typ Code-0 och renodlad gennaker. Med Svingas riggmått blev den på 92 m². I det lätta vindregistret, då genuan inte mera orkar dra, ger detta segel hygglig framfart, så man slipper ta till motorn. Inte heller så dumt ute till havs, om man vill spara på soppan!
På lite brantare bog och med lite mera vind bjuder seglet på riktigt fartig segling!

Efter den första sommarens erfarenheter visade det sig att seglet inte gick att rulla in på tilltänkt sätt så fort då det blåste mellanvind. Styrlinan bara slirade på rullen så vi fick stryka seglet på

traditionellt vis istället. Nu skall vi byta ut styrlinan mot en ny av mindre hal kvalitet och därtill komplettera med ett brytblock som styrlinan skall löpa igenom akteröver, för att hålla kontinuerlig spänning i linan. Allt detta enligt leverantörens instruktioner. Få se hur det blir! Avsikten var ju också här att hitta en segelföring som erbjuder njutningsfull segling men samtidigt på enkelt och bekvämt sätt för en liten besättning.



Genuans förlängning syns nedtill – grå duk – liksom flatjärnet längst föröver där gennakern fästs

En produktnyhet som verkar mycket lovande, rentav revolutionerande är den skotvinsch "Pontos" som ett företag med samma namn i St. Malo i Frankrike lanserat. I korthet har man konstruerat en skotvinsch med hela 4 växlar.

I jämförelse med en ordinarie skotvinsch av samma storlek, erbjuder man vinschen "Grinder", där utväxlingen är så snabb att man kan veva in slacket i ett nafs. Därefter växlar man ned till de utväxlingar vi är vana vid. Den andra varianten "Trimmer" fungerar på motsatt sätt, de extra växlar ger mångfaldig kraft.

De testresultat jag läst om i brittisk båtpress verkar mycket lovande. Yachting Worlds reporter ger perspektiv på utvecklingen genom att jämföra vinscherna till dags dato med en personbil, där man endast skulle ha första och andra växeln att tillgå! Pontos lyfter därmed skotvinschen till en helt ny nivå. De masthead-riggade båtarna med sina stora försegel, ser ut att gynnas i första hand. Kanske kunde man samtidigt även på dagens båttyper återgå till effektivare försegel än de smala fockarna? Men där utgör ju stagningen med breda spridare en begränsning också.

Hade jag råd, skulle jag bra gärna satsa på att gradera upp den egna båtens 4 skotvinschar med dessa revolutionerande nya vinschar. Allra helst med bågge varianter, för att kunna göra väldigt snabba stagvändningar i smala farleder, alternativt orka hala in skoten då det tar i! Och kanske kunde jag få några extra år av njutningsfull segling, den dag åldern börjar ta ut sin rätt även i nyporna...

Priserna på de nya vinscherna verkar inte helt avskräckande heller i jämförelse med de invanda fabrikaten. Men personligen får jag bara drömma om dem i dagsläget. Men kanske en dag....! Och kanske de då också går att få i andra utföranden än de nu presenterade svarteloxerade...? Säkert värt att gå in på nätet för att läsa mera, googla på "Pontos winches", om ni inte redan gjort det!

De tankar och erfarenheter jag här framfört baserar sig på segling i Östersjön, dess skyddade vikar och skärgårdar. För segling på större hav skulle säkert prioriteringarna te sig lite annorlunda. Kanske skulle jag återgå till ett lite mindre storsegel på lite kortare bom. Då skulle revningsbehoven uppstå lite senare, vid lite högre vindhastigheter. Och för att minska risken att doppa bomnocken på slören i grov sjö. Kanske skulle jag också ersätta genuan med en högre underskuren yankee-jib, vars underlik inte skulle nås av annalkande sjöar och som kunde föras i bättre samklang med kutterfocken. Antagligen skulle jag även förse riggen med en separat skena för stormstoren på masten.

Har någon av Er några egna erfarenheter att förmedla?

Svinga står i skrivande stund redan på land och jag har hunnit demontera det 40-år gamla fotogenköket med vilket jag nästan höll på att elda upp skutan i en skärgårdshamn! Nu är det alltså dags att plocka fram lite verktyg igen, den japanska sågen är en av favoriterna i garaget!

Ha det så bra och var aktsamma om ryggarna då riggarna flyttas inför vinter och vår!

Fredrik Ekström, s/y Svinga, L32 MK III 325

Laurinare till salu!



Zappolina L:28, Värmdö
120 000sek, kontakta Nina
Blocket-annons



White Lady L:42 ligger i Kroatien, 490 000sek
Kontakta Yachtbroker, Blocket-annons



L:32, 120 000sek, Ligger i Skåne,
kontakta Arvid, Blocket-annons



L28, 90 000sek, finns i Täby, kontakta Knut
Sönstevold. "Livet ombord"-annons



L32, 240 280sek, ligger i Tyskland
Scanboat-annons

Avsändare:
Laurinkostersällskapet
c/o Belinda Embjörns Lundberg
Lindalsvägen 53 A
135 50 Tyresö

Här är den flyers du kan kopiera i massupplaga och ha med på seglingar och andra tillfällen, för att få med fler Laurinkosterägare i sällskapet.



Du som har en båt ritad av Arvid Laurin, det finns ett sällskap för ägare av dessa båtar. Vi har vår-, sommar-, höst- och vinterträffar. Oftast till sjöss men också på land. Du vill väl vara med! Medlemsavgift är endast 100kr per år och skickas till pg 4683575-7 till Laurinkostersällskapet. Glöm inte att ange ditt namn, adress, e-postadress och lite om båtens data samt namn.
www.laurinkoster.dinstudio.se

Årets **VINTERTRÄFF** är lördagen den 11 mars kl 15.00 på Restaurang Rim Nam Thaifood (hos vår medlem Rune Olsson & Ons fina restaurang)

Nynäsvägen 30 A, 149 40 NYNÄSHAMN Tfn 0703-885555

Samåkning rekommenderas – ring en medlem så hittar du en sittplats i bil!

Annars, tag pendeltåget till **Nynäsgårds station**, gå över spåret, mot Shell-macken i slänten, över gatan mot Elon-butiken, runda hörnet och framför dig ser du restaurangen Rim Nam.

Cirka tre minuters promenad!

Mat och dryck från restaurangen till självkostnadspris. Vi har kontakt med ett par intressanta föredragshållare, men i skrivande stund är det inte klart. Håll utkik på vår hemsida!

www.laurinkoster.dinstudio.se